



**RODOVIÁRIA, LUGAR E IR, SÓ DE IR, UM ESPAÇO DE PASSAGEM,
DISPOSITIVO DE PODER E POÉTICA DA DESPEDIDA**

**BUS STATION, PLACE AND TO GO, JUST TO GO, A PASSAGE SPACE,
DEVICE OF POWER AND POETICS OF FAREWELL**

Atila Barros da Silva¹
DOI: 10.66029/OOSV1648

Resumo: A rodoviária não é só lugar de partida, é um entre. Um chão onde ninguém permanece, mas todos deixam algo de si. Ali, o tempo não corre: suspende. Entre o guichê e a plataforma, a vida se organiza em filas e anúncios, mas escapa nos gestos, no abraço que demora um segundo a mais, no olhar que insiste antes do embarque. Há uma coreografia silenciosa entre controle e afeto: o painel chama, o corpo hesita; o ônibus chega, o coração atrasa. Nesse espaço de passagens, cada despedida é única, mesmo que os horários se repitam. No interior, sobretudo, partir não é escolha leve, é travessia necessária, marcada pelas distâncias que o mundo impõe. E, ainda assim, algo resiste à lógica do fluxo: uma memória que não se registra, um resto de saudade que não embarca. A rodoviária, com sua rotina de partidas, guarda o extraordinário de cada adeus, aquilo que não volta, mas também não se apaga.

Palavras-chave: passagem. despedida. dispositivo. saudade

Abstract: The bus station is not just a place of departure; it is an in-between. A ground where no one remains, yet everyone leaves something of themselves. There, time does not flow: it suspends. Between the ticket window and the platform, life organises itself into queues and announcements, but escapes in gestures, in the embrace that lingers one second longer, in the gaze that insists before boarding. There is a silent choreography between control and affection: the screen calls, the body hesitates; the bus arrives, the heart delays. In this space of passages, each farewell is unique, even as the schedules repeat. In the countryside especially, leaving is not a light choice; it is a necessary crossing, marked by the distances the world imposes. And yet, something resists the logic of the flow: a memory that is not recorded, a remainder of saudade that does not board. The bus station, with its routine of departures, guards the extraordinary in each goodbye – that which does not return, but neither does it fade away.

Keywords: passage. farewell. dispositiv. saudade.

¹ Professor e pesquisador de Tecnologias Digitais, História, Pedagogia, Sociologia e Antropologia, Universidade Estácio de Sá. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4660184868094532>.
Orcid iD: <https://orcid.org/0009-0006-3739-0681>. E-mail: atilafmusp@gmail.com



INTRODUÇÃO

Há espaços que não se deixam apreender pela estabilidade de uma definição funcional. A rodoviária é um deles. Embora costume ser compreendida como infraestrutura de transporte, como nó logístico ou equipamento urbano destinado ao embarque e desembarque de passageiros, sua espessura existencial, política e sensível ultrapassa em muito a economia técnica de seu programa arquitetônico. A rodoviária é, sem dúvida, um dispositivo de circulação; mas é igualmente uma forma de condensação do tempo, uma arquitetura do entre, uma maquinaria da espera, uma pedagogia involuntária da separação e um teatro ordinário da vida social. Nela, o espaço não abriga propriamente o permanecer, mas administra a iminência da partida. Seu chão é sempre um chão de transição; sua cobertura, um abrigo temporário para corpos que já pertencem parcialmente a outros lugares; seus bancos, superfícies provisórias de repouso para aqueles cuja experiência está marcada pela instabilidade do trajeto. A rodoviária é, assim, o lugar do ir e vir, mas talvez, em formulação mais radical, seja o lugar do ir, só de ir: o lugar cuja identidade é constituída pela recusa silenciosa da permanência.



Figura 1: Fonte: Arquivo pessoal do autor (ano 2026).

Pensar a rodoviária como objeto filosófico e crítico exige um deslocamento do olhar. É preciso interromper a naturalização que a reduz a equipamento banal do cotidiano urbano e recolocá-la no centro de uma reflexão sobre mobilidade, espacialidade, subjetivação, memória e poder. Tal gesto analítico se mostra especialmente fecundo quando articulado ao pensamento de Gilles Deleuze e Michel Foucault, cujas contribuições aceitam compreender a rodoviária, simultaneamente, como espaço de diferença, como diagrama de forças, como operador de circulação regulada e como zona de produção de subjetividades. Se Deleuze oferece instrumentos para pensar a repetição do partir como diferença intensiva, Foucault possibilita ler a rodoviária como dispositivo de ordenamento de corpos, fluxos e condutas, inserido na racionalidade moderna de governo das populações. Ao lado desses autores, a presença lateral de Jacques Derrida também se mostra relevante, sobretudo quando se considera a rodoviária como espaço de



hospitalidade condicional, acolhimento transitório e presença sempre já diferida pela ausência.

Este ensaio propõe, assim, uma leitura aprofundada da rodoviária como espaço liminar em que se entrecruzam poder, afeto e movimento. Sustentar que a rodoviária, longe de ser mero cenário funcional, é uma das formas espaciais mais expressivas da modernidade periférica brasileira, especialmente quando observada na tensão entre as grandes terminais metropolitanas, como o Terminal Rodoviário de Belo Horizonte, Governador Israel Pinheiro, e a Rodoviária Novo Rio, no Rio de Janeiro, e as rodoviárias do interior do Brasil. Entre essas formas espaciais não há apenas diferença de porte ou capacidade operacional; há modos distintos de experiência, distintas economias afetivas, distintos ritmos de circulação e distintas relações entre anonimato, memória e pertencimento. A rodoviária do interior, frequentemente mais lenta, mais reconhecível, mais inscrita no tecido sensível da cidade, contrasta com a abstração funcional e a impessoalidade intensificada das grandes terminais urbanas. E é exatamente nessa diferença que se abre uma poderosa chave interpretativa.

Desse modo, o texto será organizado em torno de alguns eixos fundamentais: a rodoviária como lugar paradoxal da passagem; a contribuição de Deleuze para pensar a diferença e a repetição no espaço do trânsito; a leitura foucaultiana da rodoviária como dispositivo de governo e controle; a distinção entre terminal metropolitana e rodoviária interiorana como diferença de regimes espaciais e afetivos; a dimensão derridiana da hospitalidade e da despedida; e, por fim, uma reflexão crítica sobre a relevância contemporânea do tema. Ao longo do ensaio, busca-se conservar uma linguagem rigorosa e densa, mas também sensível à melancolia própria desses espaços de passagem, onde toda presença parece tocada por um futuro de ausência, e onde cada partida deixa no ar uma espécie de vazio habitado.

A RODOVIÁRIA COMO FORMA ESPACIAL DA PASSAGEM

A rodoviária é um espaço que existe para organizar o movimento, mas cuja potência reside justamente no fato de tornar visível a fragilidade da permanência. Diferentemente da casa, da escola, da praça ou do mercado, ela não se define pela possibilidade de duração, mas por uma temporalidade instável, suspensa, intermitente. Seu programa é o da transitoriedade. O corpo que ali se instala não o faz para habitar, mas para aguardar o momento em que deixará de estar. O sujeito rodoviário é, por definição, um sujeito em estado de transição: chegou há pouco, partirá em breve, ou se encontra entre um deslocamento e outro. A rodoviária produz, assim, uma espacialidade cuja ontologia é intervalar. Ela não é origem nem destino em sentido pleno; é o entrelugar em que a presença se experimenta como provisoriedade.

Tal caráter a aproxima de uma concepção do espaço não como mero recipiente neutro das ações humanas, mas como operador ativo na produção de experiências e subjetividades. A rodoviária não apenas contém fluxos: ela os distribui, os qualifica, os desacelera, os acelera, os administra, os dramatiza. Seu espaço é coreográfico. Os guichês instituem um ritual de autorização; as plataformas, uma pedagogia do alinhamento; os painéis de horários, uma disciplina do tempo; os bancos, uma economia precária do repouso; os anúncios sonoros, uma voz institucional que atravessa a intimidade da espera.



Tudo ali indica que o deslocamento, mesmo quando aparentemente livre, depende de um complexo sistema espacial de organização, visibilidade e comando.

Mas a rodoviária não pode ser pensada apenas a partir de sua racionalidade operacional. Ela é também um lugar de intensidades afetivas. Em poucos espaços urbanos o adeus comparece de forma tão explícita. A despedida, que em outros contextos se dilui na rotina cotidiana, na rodoviária assume um espessamento singular. Ali, a separação tem cenário, tempo próprio, ritual material. Os corpos se abraçam ao lado da mala. A mão permanece erguida até o ônibus dobrar a curva. O choro é contido pelo alto-falante. A alegria da viagem convive com a dor da ausência iminente. O espaço rodoviário é, nesse sentido, uma arquitetura da despedida. Não por acaso, a memória de muitas vidas se organiza em torno de cenas rodoviárias: a primeira vez que se partiu sozinho, a ida para estudar em outra cidade, a volta para casa no feriado, o reencontro de quem regressa, o adeus de um amor, a última viagem de um familiar.

É justamente por isso que a rodoviária se apresenta como um lugar paradoxal. Ela é pública, mas acolhe afetos profundamente privados. É técnica, mas carrega camadas densas de sensibilidade. É organizada pelo relógio, mas intensifica a duração subjetiva. É impessoal, mas registra marcas íntimas. Nela, o ordinário e o existencial se cruzam continuamente. Seu piso de concreto pode ser o chão banal do transporte coletivo, mas também o solo de experiências decisivas de perda, coragem, esperança, medo e retorno. O que nela se vive não é apenas o deslocamento territorial, mas a experiência, muitas vezes silenciosa, de que viver é também partir.

DIFERENÇA E REPETIÇÃO

A obra de Gilles Deleuze abasteca instrumentos decisivos para pensar a rodoviária para além da lógica funcional. Em Diferença e repetição, Deleuze critica a tradição filosófica que subordinou a diferença à identidade e insiste que a repetição não pode ser compreendida como simples retorno do mesmo, mas como produção de singularidade, variação e intensidade (Deleuze, 2018). Tal formulação é particularmente fecunda para a leitura do espaço rodoviário. À primeira vista, a rodoviária parece ser um espaço eminentemente repetitivo: os mesmos bancos, as mesmas filas, os mesmos anúncios, os mesmos horários, os mesmos itinerários, os mesmos gestos de embarque e desembarque. Entretanto, essa repetição aparente não configura identidade. Cada partida é singular. Cada espera reorganiza o tempo de maneira distinta. Cada despedida carrega um mundo específico de afecções. O hábito do trânsito não elimina a diferença; apenas a encobre parcialmente.

A rodoviária repete, mas jamais reproduz. Ela encena todos os dias a mesma estrutura, alguém espera, alguém parte, alguém retorna, alguém observa, porém essa estrutura é atravessada por diferenças qualitativas irreduzíveis. A mãe que se despede do filho que vai estudar na capital não repete a mesma experiência do trabalhador que regressa ao canteiro de obras em outro estado; tampouco coincide com a da criança que, fascinada, vê pela primeira vez o movimento dos ônibus. O espaço é o mesmo, mas os afetos que o atravessam o transformam continuamente. A repetição rodoviária é, nesse sentido, intensiva. Ela não remete a uma identidade fixa, mas a um campo de variações. O que retorna não é o mesmo acontecimento, mas a estrutura aberta da passagem.



Essa leitura se aprofunda quando se considera o modo como Deleuze, em Nietzsche *et la philosophie*, compreende a vida a partir das forças e das relações intensivas, e não das essências estáveis (Deleuze, 1962). A rodoviária pode, então, ser pensada como um campo de forças. Nela se cruzam forças de aceleração e retenção, de desejo e medo, de necessidade econômica e expectativa existencial, de disciplina e imprevisto. A vida rodoviária não é estática; ela é composição. Cada corpo que ali circula traz consigo uma determinada carga de urgência, cansaço, vulnerabilidade, projeto ou desistência. A rodoviária é, assim, uma máquina concreta de encontros entre forças heterogêneas. Sua paisagem é vibrátil, ainda que muitas vezes silenciosa.



Figura 2: Fonte: Arquivo pessoal do autor (ano 2026).

Deleuze também ajuda a compreender a experiência do tempo no espaço da rodoviária. A espera de um ônibus não é um tempo homogêneo. Ela é vivida como contração, distensão, ansiedade, fadiga, suspensão. O minuto do atraso pesa de modo diferente conforme o tipo de viagem, a condição social do passageiro, o motivo da partida, a idade do corpo que espera. Em *A filosofia crítica* de Kant, Deleuze mostra que o tempo da experiência não deve ser reduzido a cronologia externa, mas implica uma forma de síntese que organiza a relação entre sensibilidade e mundo (Deleuze, 1983). A rodoviária



é, nesse aspecto, um laboratório cotidiano da temporalidade intensiva. Ali, o tempo não é apenas contado: ele é sofrido, antecipado, alongado, comprimido.

Sob essa chave, o “só de ir” inscrito no tema pode ser lido não como empobrecimento do lugar, mas como sua potência diferencial. A rodoviária não é um espaço menor porque não retém; ela se torna filosoficamente fecunda justamente por fazer do deslocamento seu modo de existir. Seu ser está no movimento. Sua identidade reside na impossibilidade da fixação. Ela é espaço que se produz pelo desaparecimento contínuo de seus ocupantes. E é nesse desaparecimento reiterado que se deixa ver uma ontologia da diferença: nada permanece idêntico quando o espaço se define pela passagem.

RODOVIÁRIA E DISPOSITIVO

Se Deleuze permite pensar a rodoviária como espaço de diferença e intensidade, Michel Foucault oferece uma chave decisiva para compreendê-la como dispositivo de ordenamento dos corpos e das mobilidades. Em sua obra, o espaço moderno aparece reiteradamente como campo estratégico de exercício do poder. Não se trata apenas de proibir ou reprimir, mas de distribuir, classificar, tornar visível, regular e tornar útil. Em *Vigiar e Punir*, Foucault demonstra como a modernidade investe na fabricação de corpos dóceis e úteis por meio de técnicas de vigilância, serialização, espacialização e disciplina (Foucault, 1975; Foucault, 1977). Embora a rodoviária não seja instituição disciplinar no sentido clássico da prisão, da escola ou do quartel, ela participa de uma racionalidade análoga: nela os corpos são conduzidos, separados, temporizados, alinhados e submetidos a uma gramática espacial precisa.

A fila, por exemplo, é uma forma elementar de disciplina do movimento. O guichê é um ponto de controle e identificação. A plataforma numerada distribui os sujeitos de acordo com destinos predefinidos. Os horários organizam a submissão do corpo à cadência do sistema. Os painéis eletrônicos, os avisos sonoros, a vigilância por câmeras e os agentes de segurança compõem uma arquitetura de visibilidade e de condução. Nada disso significa que a rodoviária seja um espaço totalitário; significa, antes, que a circulação, longe de se opor ao poder, é uma de suas modalidades centrais na contemporaneidade. O poder não imobiliza apenas; ele também faz mover. Governa-se por meio da mobilidade.

Essa observação se articula diretamente à problemática da biopolítica, tal como desenvolvida por Foucault em *Nascimento da biopolítica* (Foucault, 2008). A gestão moderna das populações não se ocupa apenas do confinamento, mas da administração dos fluxos: fluxos de mercadorias, de informações, de capitais, de pessoas. A rodoviária é uma peça importante nesse regime. Ela administra probabilidades, ordena deslocamentos, reduz incertezas logísticas, organiza trajetos de massa. Nesse sentido, é um espaço em que a racionalidade governamental se materializa de modo cotidiano e aparentemente banal. O que está em jogo não é só fazer com que as pessoas viajem, mas fazer com que viajem segundo certas normas de tempo, segurança, identificação e previsibilidade.

Em *Microfísica do poder*, Foucault insiste que o poder não se localiza apenas nas instituições centrais, mas se exerce em redes capilares, por meio de práticas dispersas, relações locais e procedimentos ordinários (Foucault, 2011). A rodoviária é exemplar



dessa microfísica. Não é preciso um grande aparato coercitivo para que o corpo se acomode ao regime do terminal. Basta a combinação entre arquitetura, sinalização, expectativa social e necessidade prática. O passageiro aprende a se deslocar segundo códigos: sabe onde aguardar, quando mostrar o bilhete, como se posicionar na fila, qual mala carregar, como lidar com o atraso, de que modo ocupar o assento. A disciplina não se impõe apenas de fora; ela se incorpora como hábito.

Mas a leitura foucaultiana da rodoviária não deve obscurecer sua dimensão afetiva. Ao contrário, é precisamente porque o poder atravessa a vida concreta que ele se inscreve em espaços saturados de emoção. A rodoviária mostra que o governo das circulações não elimina a vulnerabilidade dos corpos; ele a organiza. O sujeito continua sentindo medo, saudade, cansaço, desejo e hesitação. Apenas o faz num espaço estruturado para que essas experiências se inscrevam numa ordem técnica. O abraço que antecede o embarque, por exemplo, ocorre dentro de um regime temporal que o limita: o ônibus sairá em cinco minutos, a plataforma precisa ser liberada, o fluxo deve continuar. O afeto não desaparece, mas é comprimido por uma racionalidade organizadora. Essa tensão entre emoção e ordenamento talvez seja uma das marcas mais expressivas do espaço rodoviário.

A rodoviária fala por meio de comandos, proibições, indicações, instruções. Ela produz uma discursividade funcional, voltada para a administração do trânsito. “Última chamada”, “embarque imediato”, “apresente seu documento”, “plataforma alterada”, “atenção senhores passageiros”: são fórmulas que constituem uma ordem discursiva própria do deslocamento regulado. Contudo, essa camada institucional convive com outra, subterrânea e decisiva: a linguagem do adeus. “Vai com cuidado”, “me avisa quando chegar”, “qualquer coisa, volta”, “leva um casaco”, “não esquece da gente”. A rodoviária é um espaço em que se sobrepõem duas ordens do dizer: a do comando e a do vínculo. A primeira organiza o fluxo; a segunda sustenta a separação.

INTERIOR E A METRÓPOLE

A distinção entre uma rodoviária interiorana e grandes terminais como o Tietê ou o terminal rodoviário de Porto Alegre, não se reduz a uma diferença de escala. O que se altera entre essas formas espaciais é um regime inteiro de experiência, de visibilidade e de afecção. A grande terminal metropolitana tende a acentuar a abstração funcional. Sua lógica é a da conectividade em massa, da multiplicação dos destinos, da compressão temporal, da aceleração dos fluxos. Nela, o passageiro é frequentemente absorvido por um ambiente de circulação intensiva, onde corredores extensos, monitores eletrônicos, múltiplas plataformas, sistemas de segurança e circuitos de consumo rápido compõem uma paisagem de impessoalidade operativa. O corpo se move como unidade anônima num diagrama maior. A experiência se aproxima da máquina.

Isso não significa ausência de afeto. Também nas grandes terminais há despedidas, reencontros, lágrimas, hesitações. Contudo, tais experiências tendem a ser atravessadas pelo excesso de ruído, velocidade e anonimato. O adeus, ali, precisa disputar espaço com o anúncio mecânico, com a pressa urbana, com o relógio da conexão. Abraça-se entre empurrões, malas com rodinhas, multidões. A grande rodoviária é uma espacialidade em que o afeto persiste, mas sob pressão de uma logística ampliada. A despedida não desaparece; ela se torna mais breve, mais contida, menos visível.



Já a rodoviária do interior conserva, em muitos casos, uma densidade distinta. Ainda que igualmente integrada à rede técnica do transporte, ela permanece mais diretamente vinculada ao tecido social local. Seus ritmos costumam ser menos intensos, seus fluxos menos massivos, seus agentes mais reconhecíveis. O motorista pode ser conhecido da cidade; o atendente do guichê pode saber de quem é o filho que vai embora; o bar da rodoviária pode funcionar como prolongamento da rua, da conversa e do cotidiano. Nela, o embarque não se dissocia inteiramente do pertencimento. Parte-se de um lugar que olha a partida. Essa diferença é profundamente significativa no contexto brasileiro. Em muitas cidades do interior, a rodoviária ocupa uma posição quase afetiva no imaginário local. Ela é o lugar por onde os jovens saem para estudar, os trabalhadores partem para empregos em outras regiões, os parentes retornam nos feriados, os corpos circulam entre centro e periferias regionais, entre pequenas cidades e capitais. A rodoviária do interior é, por isso, um arquivo dos movimentos da vida social. Ela registra migrações, êxodos, regressos, crises econômicas, calendários festivos, redes familiares, expectativas de ascensão e experiências de perda.

Não se trata de opor o “humano” do interior ao “maquínico” da metrópole, como se houvesse pureza num polo e alienação em outro. Trata-se, antes, de reconhecer que são composições distintas de forças, diferentes regimes de intensidade. A rodoviária do interior produz uma experiência em que a memória local e o reconhecimento mútuo permanecem mais visíveis; a grande terminal metropolitana intensifica a lógica da circulação anônima, da conectividade ampliada e da funcionalização do espaço. Ambas são modernas, ambas são atravessadas pelo poder, ambas organizam fluxos. Mas a qualidade da experiência que oferecem não é a mesma.

Também em chave foucaultiana essa distinção se mostra fecunda. A grande terminal tende a evidenciar de forma mais ostensiva os dispositivos técnicos de vigilância, controle e administração dos corpos. Já na rodoviária interiorana o ordenamento pode ser menos espetacular, porém mais aderido às formas locais de visibilidade social. Todos se conhecem, todos se observam, todos sabem algo da partida alheia. A vigilância, nesse caso, não é apenas eletrônica ou institucional; é também comunitária. A microfísica do poder se entrelaça à proximidade social. Em vez de apenas câmeras e monitores, há olhos familiares, julgamentos implícitos, saberes locais, expectativas comunitárias.

A diferença entre essas espacialidades, assim, não é apenas morfológica; é política e afetiva. A rodoviária do interior conserva algo de praça melancólica do deslocamento. A grande terminal urbana opera mais como máquina de conexão. Uma ainda deixa ver a cidade que perde e recupera seus corpos; a outra administra a massa móvel de uma metrópole cuja lógica exige rapidez, previsibilidade e abstração.

A POÉTICA DO PARTIR

Há uma tristeza discreta que pertence às rodoviárias. Não uma tristeza absoluta, porque também se parte com esperança, desejo e alegria. Mas uma tristeza fina, quase sedimentada no concreto, como se esses espaços guardassem uma memória acumulada de despedidas. Talvez porque poucos lugares urbanos sejam tão marcados pela presença da ausência quanto a rodoviária. O corpo está ali, ao alcance do abraço, e, no entanto, já se encontra em vias de não estar. A presença, nesse espaço, é sempre ameaçada pela



partida iminente. O banco ocupado já é quase vazio. O rosto diante de nós já começa a se afastar. O anúncio do embarque rompe o último instante compartilhado.

Essa condição torna a rodoviária um espaço privilegiado da saudade antes mesmo da ausência completa. A saudade começa ali, no momento em que ainda se pode tocar quem vai partir. Há um tipo de temporalidade afetiva que se inaugura na plataforma: a do futuro faltante. Não se trata ainda da separação consumada, mas da sua antecipação sensível. O adeus rodoviário é uma forma concreta de experimentar a finitude do encontro. E é precisamente por isso que tantas memórias de vida se fixam nesse espaço com uma intensidade singular.

No interior do Brasil, essa dimensão costuma se mostrar com particular força. A rodoviária não é somente terminal; é também paisagem de narrativas familiares, de promessas, de regressos sazonais. O filho que parte para estudar “na cidade grande”, o trabalhador que sai para ganhar a vida em outro estado, a avó que retorna após visitar parentes, a estudante que volta no recesso, o corpo que vai porque precisa, tudo isso compõe uma economia afetiva da mobilidade. A rodoviária é, nesse contexto, o lugar em que a cidade pequena sente materialmente a distância. Cada ônibus que sai parece levar um pouco do cotidiano junto. Cada chegada restitui, ainda que provisoriamente, uma porção daquilo que faltava. Essa poética do partir não elimina a dimensão social e histórica do transporte rodoviário no Brasil. Ao contrário, ela a intensifica. Porque a saudade que atravessa a rodoviária brasileira não é apenas sentimental; ela é produzida também por uma geografia desigual, por um modelo territorial concentrador, por infraestruturas seletivas, por oportunidades distribuídas de maneira assimétrica. Muitos partem porque precisam acessar trabalho, saúde, educação, renda, serviços e futuro fora de seus lugares de origem. A despedida, nesse sentido, é também expressão sensível de uma estrutura social. O adeus não é só íntimo; ele é político.

Essa politicidade da despedida, contudo, não se anuncia em grandes manifestos ou em instituições visíveis. Ela se inscreve, antes, na própria materialidade do espaço rodoviário, nos seus fluxos, nas suas regulações, nas suas hierarquias silenciosas. Para compreendê-la em sua profundidade, é preciso mobilizar o instrumental analítico que Michel Foucault desenvolveu ao longo de sua obra, sobretudo os conceitos de disciplina, biopolítica e dispositivo. A rodoviária, compreendida como um espaço de passagem e controle, revela-se um locus privilegiado de exercício de poder sobre os corpos, as populações e os tempos da vida. Foucault (1975), descreve minuciosamente como as instituições modernas, o quartel, o hospital, a escola, a prisão, organizam os corpos no espaço, controlam suas atividades, submetem-nos a uma coerção ininterrupta. A disciplina, para ele, “produz, assim corpos submissos e exercitados, corpos ‘dóceis’”. A rodoviária, à primeira vista um espaço de circulação aparentemente livre, participa dessa mesma economia disciplinar, ainda que de maneira difusa e menos coercitiva que uma prisão. Seus corredores, suas catracas, seus horários fixos, suas filas, seus assentos numerados, tudo isso compõe uma coreografia silenciosa de obediência ao sistema de transporte. O viajante não simplesmente “passa” pela rodoviária; ele é distribuído nela. As plataformas de embarque são acessadas apenas mediante exibição de bilhete, documento que atesta a legitimidade da presença naquele setor. Os horários de partida, anunciados em painéis eletrônicos e por alto-falantes, sincronizam os gestos dos passageiros: levantar-se, dirigir-se à fila, apresentar a passagem, embarcar. Essa temporalidade regulada é uma das formas mais eficazes do poder disciplinar, pois



organiza não apenas o espaço, mas a própria sucessão dos atos. Como adverte Foucault (1975), “o tempo disciplinar” é um tempo fragmentado, serial, controlado, oposto ao tempo vivido da experiência subjetiva.

Nesse sentido, a saudade que se experimenta na rodoviária não é apenas um afeto espontâneo; ela é também enquadrada por essa maquinaria disciplinar. O abraço de despedida precisa se ajustar ao intervalo entre o anúncio do embarque e o fechamento das portas. A última palavra dita é apressada pelo cronômetro invisível do sistema. A própria memória afetiva que se fixa naquele espaço já carrega as marcas dessa regulação: lembra-se não apenas do rosto que parte, mas do painel que acusava “Embarque imediato”, da voz metálica que anunciava a plataforma, do bip da catraca que selava a separação. A disciplina fabrica, assim, uma coreografia da despedida, e a poética do partir, por mais íntima que pareça, é indissociável dessa coreografia. Foucault (2008), amplia sua análise do poder para além das instituições disciplinares, concentrando-se no que chama de governamentalidade: o conjunto de práticas, discursos e saberes por meio dos quais o Estado moderno administra a vida das populações em escala macro. A biopolítica, nesse quadro, ocupa-se da regulação de fenômenos como natalidade, morbidade, longevidade, e da mobilidade populacional.

A rodoviária brasileira insere-se diretamente nessa lógica governamental. Ela é um dos pontos nodais por onde o Estado (e seus parceiros privados) gerencia o deslocamento de milhões de pessoas. Mas essa gestão não é neutra. Ao definir quais cidades são conectadas, com que frequência, a que preços, e com que nível de conforto, o sistema de transporte rodoviário produz uma geografia seletiva do possível. Partir, para muitos brasileiros, não é uma escolha livre entre destinos equivalentes; é uma necessidade imposta pela concentração de oportunidades nas metrópoles. A rodoviária, então, funciona como um filtro material dessa biopolítica migratória. Foucault (2008), argumenta que o liberalismo econômico, ao contrário do que sugere sua retórica de liberdade, produz mecanismos de segurança que canalizam os comportamentos sem recorrer diretamente à coerção jurídica. A rodoviária exemplifica essa sutileza: ninguém é obrigado a embarcar; mas as condições estruturais, escassez de trabalho no interior, ausência de universidades públicas no município de origem, carência de serviços de saúde especializados, tornam a partida uma quase-obrigação. A despedida na plataforma, assim, é o rosto humano de um cálculo populacional que decide, anonimamente, quem deve se deslocar e para onde. A saudade que ali se sente é também o traço afetivo de uma assimetria geográfica.

A rodoviária, como espaço social, também produz seus regimes discursivos. Há frases que ali se repetem ritualisticamente: “Volto logo”, “Não vou demorar”, “É só um tempo”, “Vou estar de volta nas férias”. Essas fórmulas não são meros clichês; elas constituem um discurso de adiamento do luto, uma tentativa de negar a duração real da separação por meio da promessa de retorno. Mas Foucault (2008), nos instrui que todo discurso é também uma prática que exclui, interdita e hierarquiza. No caso da rodoviária, o que frequentemente não se diz é o caráter potencialmente definitivo da partida. Evita-se nomear a possibilidade de que o distanciamento geográfico se converta em distanciamento afetivo, de que as rotinas construídas em outra cidade tornem o retorno cada vez mais improvável. Esse silêncio não é acidental; ele é produzido por um regime de verdade que associa a mobilidade ao progresso, à ascensão social, à realização pessoal. Falar abertamente do risco de perda definitiva seria subverter esse discurso otimista. A



saudade, nesse contexto, funciona como um sintoma discursivo, ela é permitida, incentivada mesmo, desde que não questione a necessidade da partida.

Embora Foucault não tenha incluído a rodoviária entre seus exemplos clássicos de heterotopia (em textos como “Outros espaços”), é possível estender o conceito para compreendê-la. As heterotopias são lugares reais que funcionam como contraposições ao espaço cotidiano, acumulando tempos distintos, justapondo lugares incompatíveis. A rodoviária acumula o tempo da espera (suspensão, vazio) e o tempo do embarque (linear, urgente). Ela justapõe a cidade de partida e a cidade de chegada no mesmo instante, o letreiro no ônibus anuncia “São Paulo” enquanto o veículo ainda está em Goiânia, produzindo uma simultaneidade virtual dos lugares. Essa característica heterotópica afeta diretamente a experiência da saudade. Na rodoviária, o passageiro e o que fica experimentam uma dupla temporalidade: estão no presente do abraço e, simultaneamente, no futuro iminente da ausência. Não por acaso, as fotografias de despedida na rodoviária frequentemente capturam rostos que já não estão inteiramente ali, seus olhares se desviam para o ônibus, para o relógio, para o vazio que se anuncia. A câmera flagra o instante em que a presença começa a se transmutar em memória.

Foucault (2011), persiste que o poder não emana apenas de instâncias centrais (o Estado, a lei), mas circula nas relações mais capilares, nos pequenos gestos, nas interações cotidianas. Na rodoviária, essa microfísica se manifesta em atos aparentemente triviais: o funcionário que verifica o documento, o segurança que observa as câmeras, o motorista que fecha a porta segundos antes de alguém alcançá-la. Cada um desses gestos é um micro-ato de poder que define quem pode embarcar, quando, e com que urgência.

A saudade, nessa perspectiva, também é produzida microfisicamente. Não é apenas um sentimento que o indivíduo “tem” ou “não tem”; é um afeto que o espaço e suas práticas de poder formatam. A impossibilidade de retornar ao ponto de ônibus após o fechamento das portas, essa barreira concreta de vidro e metal, converte o “até logo” em “adeus” sem que nenhuma palavra precise ser dita. A arquitetura, os procedimentos, os horários, as normas de embarque: tudo isso constitui uma tecnologia da separação que torna a saudade não apenas possível, mas quase inevitável.

Carlo Rovelli, em *A ordem do tempo* (2017) e *A realidade não é o que parece* (2017), corrobora que o tempo físico não é uma entidade única, absoluta e universal, como supunha Newton. A relatividade geral e a gravitação quântica em loop mostram que o tempo é uma propriedade emergente, dependente do referencial, permeada por flutuações quânticas. A experiência humana do tempo, inclusive a da espera na rodoviária, não é um simples reflexo do tempo físico, mas uma construção complexa que envolve memória, antecipação, entropia e irreversibilidade. Na rodoviária, essa complexidade se torna vívida. O tempo entre o anúncio do embarque e o fechamento das portas parece se dilatar para quem fica e se contrair para quem parte. Rovelli (2018), escreve que “o tempo passa mais rápido nas montanhas do que no nível do mar”, uma consequência da relatividade geral. Metaforicamente, poderíamos dizer que o tempo passa em velocidades diferentes na plataforma de embarque e no estacionamento, na espera ansiosa e na viagem que se inicia. A saudade, nesse quadro, é uma forma de perceber a assimetria temporal: enquanto um relógio marca a partida, o outro já conta os dias até o retorno possível.

O próprio Rovelli (2023), em *Buracos brancos*, explora a ideia de reversibilidade temporal e seus limites. A partida na rodoviária é um evento que parece irreversível na



experiência humana: uma vez que o ônibus sai, não se pode retornar ao instante anterior ao abraço. Essa irreversibilidade não é apenas física (entrópica), mas também afetiva. A memória fixa aquele instante como um ponto de não retorno, e é precisamente essa fixação que transforma a rodoviária em um lugar de saudade. Lembramos não apenas o que aconteceu, mas o que, depois daquele instante, não poderia mais acontecer.

Derrida, em *Ética da Hospitalidade* (2003), propõe uma reflexão sobre o acolhimento do outro, o estrangeiro, o visitante, o migrante. A hospitalidade verdadeira, para ele, é sempre condicional e incondicional ao mesmo tempo: envolve leis, deveres, direitos (a hospitalidade condicional) e uma abertura radical ao outro, sem garantias, sem controle (a hospitalidade incondicional). A rodoviária, como espaço de trânsito, expõe essa tensão de forma crua. Quem espera na rodoviária é, de certa forma, um anfitrião temporário de quem parte, ainda que essa anfitrião se limite ao intervalo entre a chegada ao terminal e o embarque. A conversa de despedida, o café comprado na lanchonete, o último cigarro juntos antes da viagem: esses pequenos rituais são atos de hospitalidade à beira da partida. Mas são também hospitalidades condicionadas pelo bilhete, pelo horário, pelo destino. O espaço público da rodoviária permite o acolhimento, mas nunca plenamente: o banco não é confortável o suficiente para uma longa espera, o tempo é sempre insuficiente, o abraço final é interrompido pelo anúncio. Derrida, assegura que a hospitalidade incondicional seria aquela que acolhe o outro sem sequer perguntar seu nome, sem exigir documentos, sem impor condições. A rodoviária brasileira, no entanto, opera no regime oposto: exige identificação, bilhete, horário, plataforma. Nela, a hospitalidade é rigorosamente condicional, e essa condicionalidade é também o que produz a saudade. Porque o acolhimento parcial, interrompido, limitado, deixa um resto: algo que não foi dito, um tempo que não foi compartilhado, um afeto que não pôde se esgotar no encontro. A saudade é a memória desse acolhimento insuficiente.

Nick Bostrom (2003), em seu famoso artigo “*Are we living in a computer simulation?*”, propõe um argumento probabilístico segundo o qual é plausível que estejamos vivendo em uma simulação computacional avançada. Embora essa hipótese pertença ao campo da filosofia da tecnologia e da cosmologia especulativa, ela oferece uma lente provocadora para pensar a rodoviária. Em que medida a experiência da despedida, com seus horários rígidos, seus protocolos de embarque, suas telas de informação, não antecipa aquilo que Bostrom descreve como um ambiente simulado? A rodoviária é um espaço altamente codificado, previsível, regulado, onde a margem de imprevisto é mínima. Nela, os corpos obedecem a uma espécie de algoritmo social: comprar bilhete → aguardar → ouvir anúncio → formar fila → apresentar documento → embarcar.

Bostrom (2014), em *Superintelligence*, alerta para os riscos de sistemas de controle excessivamente eficientes que tratam os seres humanos como elementos previsíveis de uma função objetivo. A rodoviária, como peça de uma infraestrutura logística, faz exatamente isso: transforma o passageiro em uma unidade de fluxo, com necessidades padronizadas (assento, bagagem, horário). A saudade, nesse contexto, seria uma falha na simulação, um resíduo de afeto que o sistema não consegue codificar, uma experiência subjetiva que escapa à grade disciplinar. É por isso que a saudade na rodoviária é tão aguda: porque ela lembra que, por trás do passageiro-ficha, há um corpo que ama, que lembra, que antecipa a falta.



A rodoviária é também um lugar de memória no sentido que Pierre Nora conferiu ao termo, não exatamente, pois Nora falava de lugares nacionais, mas no sentido de um espaço físico que condensa narrativas coletivas (Nora, 1993). Cada banco de espera já foi ocupado por dezenas de milhares de pessoas que ali viveram despedidas semelhantes. O concreto da rodoviária armazena uma memória anônima da saudade. É por isso que, mesmo quando se está sozinho na plataforma, há uma sensação de solidão compartilhada, como se a arquitetura mesma testemunhasse todas as partidas que já ocorreram ali.

Poderíamos dizer que a rodoviária impõe uma ordem específica à experiência da separação: ela classifica as despedidas por destino, horário e plataforma, mas também por intensidade afetiva. A despedida do estudante que parte para a faculdade é diferente da despedida do trabalhador que migra por emprego; a rodoviária, ao tratar ambas pelo mesmo procedimento de embarque, produz uma indiferenciação burocrática que a saudade se encarrega de desfazer. A memória resiste à ordem do sistema: lembra-se do rosto, do gesto, da frase dita no último segundo. Tudo aquilo que o bilhete impresso não registra.

Na rodoviária, dizer adeus verdadeiramente exige uma forma de coragem: a de reconhecer que a partida pode ser definitiva, que o “volto logo” é frequentemente uma mentira piedosa, que o amor sobrevive mal à distância prolongada. A maioria das despedidas na rodoviária, no entanto, evita essa verdade. Refugia-se em frases convencionais, em promessas vagas, em abraços que tentam conter o que as palavras não dizem. A coragem da verdade, nesse contexto, seria a de encarar a finitude do encontro sem os dispositivos de negação que a sociedade oferece. Não por acaso, as despedidas mais dolorosas, aquelas em que se sabe que o reencontro é improvável, são também as mais silenciosas. O excesso de palavras tenta preencher o vazio que se abre; o silêncio, ao contrário, reconhece sua profundidade. A rodoviária, como espaço de passagem, permite essa fala franca ou a impede? Talvez ela a permita apenas em sua marginalidade: nos cantos escuros, nos bancos afastados, nos momentos que antecedem o último anúncio. Ali, longe do fluxo principal, a verdade da despedida pode ser dita, baixinho, rápido, com o corpo inteiro.

A poética do partir na rodoviária não é um tema menor ou meramente nostálgico. Ele toca em questões centrais do pensamento contemporâneo: as relações entre espaço e poder, a construção social das emoções, a gestão biopolítica das populações, a experiência do tempo em um mundo cada vez mais regulado. As obras de Foucault, Derrida, Rovelli e Bostrom, mobilizadas ao longo desta análise, não são aplicadas arbitrariamente; elas iluminam dimensões da rodoviária que a experiência cotidiana tende a naturalizar. A relevância crítica do tema reside em sua capacidade de desnaturalizar a saudade. Longe de ser um sentimento puramente privado, universal e atemporal, a saudade rodoviária é historicamente situada, socialmente produzida e politicamente condicionada. Ela é mais intensa no interior do Brasil não porque os habitantes do interior “sofram mais” ou “amem mais”, mas porque a estrutura desigual do território brasileiro, com sua concentração de oportunidades nas capitais e nas regiões Sul e Sudeste, força uma mobilidade que outras sociedades, com melhor distribuição de serviços e empregos, não impõem na mesma escala. A rodoviária, portanto, é um sintoma material das assimetrias nacionais. Além disso, a crítica aqui desenvolvida mostra que mesmo espaços banais, um terminal rodoviário, uma plataforma de embarque, podem ser lidos como dispositivos complexos nos quais se cruzam disciplina, biopolítica, discurso, heterotopia, temporalidade e hospitalidade. Essa perspectiva é valiosa não apenas para a teoria social,



mas para a própria intervenção política. Se reconhecemos que a arquitetura, os horários e os procedimentos da rodoviária produzem afetos específicos (como a saudade ansiosa ou a espera humilhante), então podemos também imaginar transformações nesses espaços, tornando-os mais acolhedores, menos coercitivos, mais atentos à experiência subjetiva de quem parte e de quem fica.

A reflexão sobre a rodoviária nos convida a olhar com outros olhos para os lugares de passagem que habitamos diariamente. Quantas saudades já foram depositadas no banco de ônibus que ocupamos sem pensar? Quantos adiamentos de luto se escondem por trás dos anúncios automáticos de embarque? A tarefa do pensamento crítico, inspirado por Foucault e seus interlocutores, não é apenas denunciar os poderes que nos atravessam, mas também escutar o que esses poderes tentam silenciar, e, na rodoviária, o que tentam silenciar é justamente a dimensão irremediavelmente singular, insubstituível e finita de cada despedida. A saudade, nesse sentido, é um pequeno ato de resistência: ela lembra que, por trás do fluxo administrado, há corpos que se recusam a ser apenas unidades de transporte.



REFERÊNCIAS

DELEUZE, Gilles. Diferença e repetição. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

DELEUZE, Gilles. A filosofia crítica de Kant. Lisboa: Edições 70, 1983.

DELEUZE, Gilles. Nietzsche et la philosophie. Paris: Presses Universitaires de France, 1962.

DERRIDA, Jacques. Da gramatologia. Tradução de Miriam Chnaiderman e Renato Janine Ribeiro. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DERRIDA, Jacques. Ética da Hospitalidade. Tradução de Antonio Romane. São Paulo: Escuta, 2003.

FOUCAULT, Michel. A ordem do discurso. São Paulo: Loyola, 1995.

FOUCAULT, Michel. As palavras e as coisas. Tradução de Salma Tannus Muchail. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. São Paulo: Graal, 2011.

FOUCAULT, Michel. Nascimento da biopolítica. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir: Nascimento da Prisão. Petrópolis: Vozes, 1975.

FOUCAULT, Michel. Discipline and Punish: The Birth of the Prison. New York: Vintage Books, 1977.

FOUCAULT, Michel. A Coragem da Verdade. Organização de Frédéric Gros. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, Michel; MOTTA, Manoel Barros da. Estratégia, poder-saber. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2012.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993